N° 146

SÉNAT

1re SESSION ORDINAIRE DE 1960-1961

Annexé, pour ordre, au procès-verbal de la 2e séance du 16 décembre 1960.

COMMUNICATION

DE M. LE PREMIER MINISTRE

en date du 30 décembre 1960,

relative à l'organisation des **transports de voyageurs** *dans la* **Région parisienne** *(application de l'article 3 de la loi n° 60-760 du 30 juillet 1960).*

Le Premier Ministre.

Paris, le 30 décembre 1960.

Monsieur le Président,

En application des dispositions de l'article 3 de la loi n° 60-760 du 30 juillet 1960 tendant à instituer diverses mesures de compensation à l'augmentation des tarifs des transports parisiens, j'ai l'honneur de vous envoyer une communication qui décrit les mesures prises, soit par la voie réglementaire, soit par les décisions relevant de la Direction de la Régie autonome des transports parisiens, en vue de réorganiser les transports de la région parisienne.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Président, l'assurance de ma haute considération.

Signé : MICHEL DEBRÉ.

Monsieur le Président du Sénat.

0,30 NF.

COMMUNICATION

au sujet de l'organisation des transports de voyageurs dans la Région parisienne.

(Application de l'article 3 de la loi n° 60-760 du 30 juillet 1960.)

La loi n° 60-760 du 30 juillet 1960 tendant à instituer diverses mesures de compensation à l'augmentation des tarifs des transports parisiens stipule, en son article 3, que le Gouvernement procédera à la réorganisation des transports de la Région parisienne et déposera sur le Bureau des Assemblées les textes nécessaires à cet effet, avant le 31 décembre 1960.

*
* *

Depuis le mois de juillet dernier, des études très poussées ont été faites par les Ministères intéressés. Il n'est pas apparu qu'il était nécessaire de recourir à des mesures d'ordre législatif pour déférer au désir du Parlement. L'organisation des transports de la Région parisienne peut être précisée, développée, améliorée par des dispositions d'ordre réglementaire ou des décisions d'ordre interne à l'initiative ou à l'approbation de l'autorité de tutelle.

En l'absence de textes déposés sur le Bureau des Assemblées, les prescriptions de l'article 3 de la loi du 30 juillet 1960 seront, semble-t-il, satisfaites par une description de l'ensemble de ces mesures qui permettent une complète définition de la politique de réorganisation, amorcée ou envisagée, de la R. A. T. P.

Tel est l'objet de la présente communication qui traitera successivement de la R. A. T. P. et de l'organisation générale des transports publics de la Région parisienne.

I. — Mesures relatives à la R. A. T. P.

Elles ont trait à l'organisation administrative de la Régie, aux techniques d'exploitation des transports, aux investissements d'infrastructure.

a) *L'organisation administrative.*

Il s'agit d'adapter les services aux tâches dévolues à l'établissement par l'allègement de l'encadrement et l'amélioration des rapports entre le personnel et la Direction de l'établissement.

1° Dans la première catégorie de mesures il faut citer le regroupement et la modernisation des installations des services techniques. Cette opération comporte l'intégration aussi complète que possible des services spécifiques au réseau routier et au réseau ferré de manière à les centraliser en un seul organe et de les mettre à la disposition des deux techniques d'exploitation. Il s'agit essentiellement, pour l'instant, du regroupement des services des installations fixes, de deux magasins généraux et de deux centres d'ateliers. Il est envisagé de créer un centre de télécommunication (1).

Dans la même catégorie de mesures, il faut généralement citer le regroupement des services administratifs et la simplification du travail des bureaux par l'emploi d'un équipement plus moderne (1) ;

2° La deuxième catégorie de mesures concerne l'allègement de l'encadrement de la Régie. Les réformes envisagées à cet effet résultent, d'une part, de l'accroissement de la productivité du personnel d'exécution et, d'autre part, de la concentration des services de fonctionnement. L'accroissement de la productivité du personnel d'exécution est illustré par le fait que le nombre des agents qui s'élevait à 42.000 en 1939, est tombé à 34.475 en 1959, soit une diminution de 17,5 %, tandis que le trafic global de la Régie s'est accru de plus de 10 %. Par ailleurs, le regroupement des services a entraîné une diminution correspondante des postes d'encadrement. Sans procéder à des compressions d'effectifs autoritaires, il est envisagé de dégager trois à quatre postes d'encadrement par an, en moyenne, en ne remplissant pas les vacances résultant des mises à la retraite pendant une durée de cinq ans. Dans ce sens, on peut déjà faire état de la suppression d'un poste de Directeur et d'un poste de Directeur Général adjoint ;

3° Dans la troisième catégorie de mesures, celles relatives à la clarification des institutions servant de cadre aux relations

(1) Le détail des mesures prises à cet effet pourra être communiqué à chacun des Parlementaires intéressés par la Régie. Voir note annexe *in fine*.

entre le personnel de l'Etablissement et la Direction, il faut citer la modification de la Commission Mixte du Statut et divers projets qui sont ou seront soumis à cette dernière.

L'intérêt de discussions paritaires en Commission Mixte auxquelles les entreprises et leurs personnels sont représentés est indéniable. L'exemple de la S. N. C. F. le prouve. L'organisme paritaire qui existait précédemment à la R. A. T. P. n'était pas conçu de telle façon qu'il permît d'atteindre les résultats souhaités. A l'instar de la Commission du Statut de la S. N. C. F., une Commission Mixte vient d'être créée par décret du 19 décembre 1960 ; elle est chargée d'élaborer les dispositions statutaires relatives au personnel et non plus seulement d'en étudier les modalités d'exécution ; sa composition a permis d'associer les organisations syndicales les plus représentatives et de ne plus tenir compte de l'excessif morcellement de l'appartenance syndicale au sein de la R. A. T. P. La Commission qui s'est réunie au cours de cette dernière semaine de décembre va avoir pour tâche immédiate l'examen d'une nouvelle grille de salaires. Elle est saisie de l'étude des améliorations à apporter au régime médical et social du personnel. Elle étudie les problèmes posés par le Comité d'Entreprise.

Grâce à cet ensemble de mesures, l'organisation interne de la R. A. T. P. sera simplifiée, le commandement plus directement exercé ; les rapports entre le personnel et la direction de l'établissement seront normalisés et institutionalisés par les intéressés eux-mêmes.

b) *Modernisation des techniques d'exploitation.*

Parallèlement à son effort de réorganisation interne, la Régie poursuit la recherche systématique de la mise en œuvre des meilleures techniques d'exploitation. Il s'agit d'obtenir une meilleure productivité des services et du matériel et une amélioration constante des services rendus aux usagers. Il faut tout d'abord citer à ce titre la mise sur pneus des rames de la ligne n° 1 qui commenceront à circuler au mois de mai 1963. La ligne sera totalement équipée, au plus tard, en fin 1964. Outre l'amélioration du confort qui en résulte, la mise sur pneus des rames permet une cadence de rotation plus élevée des trains. Il faut citer encore les diverses mesures techniques mises en œuvre pour accroître progressivement la vitesse et la régularité des trains, pour simplifier la vente des titres de transport et en assurer le contrôle dans des conditions

plus rapides, ce qui offre des possibilités d'économie de personnel. Enfin, la Régie améliore constamment la circulation des voyageurs dans les accès au réseau (1).

En ce qui concerne les transports en surface, des efforts de la Régie portent sur l'extension des autobus à un seul agent, la recherche d'une plus grande régularité et d'une marche plus rapide des véhicules par l'emploi du système de régulation automatique des départs au terminus. Le rendement de cette technique serait accru s'il était possible de définir des itinéraires privilégiés pour certaines lignes d'autobus. Cette question fait l'objet d'un sérieux examen (1).

c) *Investissements d'infrastructure.*

Outre les modernisations qui portent ainsi sur le matériel d'exploitation, la R. A. T. P. a étudié et proposé un plan de développement des infrastructures de transport qui comporte la création d'une grande transversale Est-Ouest à grand gabarit. La réalisation technique de ce projet interviendra dès que seront orchestrés les concours financiers adéquats. Les diverses administrations intéressées les étudient présentement. L'opération est d'ailleurs, dès maintenant, engagée et la traversée sous-fluviale de la section Pont-de-Neuilly—Rond-Point de la Défense vient d'être mise récemment au concours. Sa réalisation, première étape de la création de la grande transversale Est-Ouest, permettra de mieux desservir le Palais du C. N. I. T. et facilitera l'urbanisation du Rond-Point de la Défense.

En vue d'accroître la souplesse du trafic et de réaliser d'importantes économies d'énergie, la Régie a préparé un plan complet de renouvellement et de modernisation du réseau de distribution électrique.

Le rythme de réalisation de ces divers projets est conditionné par la mise à la disposition de la R. A. T. P. des ressources financières nécessaires en temps opportun. Il est souhaitable que la Régie puisse compter sur des dotations budgétaires et des prêts aussi réguliers que ceux dont la S. N. C. F. bénéficie. Le Ministère des Travaux Publics s'y emploie.

---

(1) Voir note-annexe *in fine*.

II. — Mesures relatives à l'organisation générale des transports parisiens.

En même temps qu'à l'instigation de l'autorité de tutelle la R. A. T. P. poursuit une politique de modernisation et d'expansion, le Ministère des Travaux Publics met en place une nouvelle organisation générale des transports de voyageurs dans la Région parisienne susceptible de coordonner, avec plus d'efficacité, les entreprises existantes, d'organiser les investissements d'infrastructure et de les planifier en fonction des données retenues par l'aménagement de la Région parisienne.

A ce titre et comme première mesure, il faut citer la constitution définitive du syndicat des transports parisiens. Un arrêté du 5 novembre 1960 a désigné les membres de son Conseil d'Administration, un décret du 19 novembre suivant nommé son Président. Le Conseil est déjà saisi de demandes de création de dessertes nouvelles, en particulier dans les nouveaux centres d'habitation de banlieue. Le syndicat étudie le projet de décret qui doit fixer la zone d'action des transports parisiens, établir le projet de convention à conclure avec la R. A. T. P. et le projet de convention à passer entre l'Etat, le syndicat et la S. N. C. F.

Ces trois textes achèvent la mise en place de l'organisation nouvelle et permettent aux Pouvoirs Publics de disposer d'un organisme d'action adapté aux problèmes posés par le développement de la modernisation des transports publics parisiens. Le syndicat veillera sur la politique tarifaire, tant de la R. A. T. P. que de la S. N. C. F. et des autres entreprises de transports publics, de telle manière que cette politique de modernisation et d'expansion des moyens de transport se fasse en accord et avec le concours des collectivités intéressées, sans que l'usager, qui doit en supporter sa part, soit soumis à des sacrifices trop importants. C'est dans cette perspective que les mesures tarifaires prises récemment pour équilibrer le budget de la Régie ont été assorties d'un relèvement de la prime spéciale uniforme mensuelle de transport versée aux salariés.

Le 20 février prochain entreront également en vigueur les tarifs spéciaux en faveur des étudiants, élèves et économiquement faibles.

III. — **Mesures complémentaires d'ordre général.**

D'autres mesures de portée plus générale ne relevant pas de la compétence exclusive du Ministère des Travaux Publics et des Transports peuvent concourir à améliorer l'organisation et le développement des transports parisiens.

Par exemple, dans le même ordre de préoccupations, le Ministère des Travaux Publics a créé, en association avec la R. A. T. P. et la S. N. C. F., le « Comité national pour la promotion d'un aménagement des horaires de travail », en vue de rechercher les moyens d'éliminer les pointes de transport, si lourdes de conséquences pour les usagers et les entreprises exploitantes. Le Gouvernement a bien voulu se saisir des propositions présentées par le Ministre des Travaux Publics et étudiées par le C. N. A. T. et prendra, dès 1961, certaines mesures dans le sens souhaité.

On peut également espérer que la mise en place prochaine du district contribuera à résoudre le problème des investissements financiers de la R. A. T. P. et de la S. N. C. F. dans la Région parisienne. Il s'agit de faciliter le développement des initiatives de ces entreprises et de permettre à tous les échelons de la hiérarchie, tant des administrations que des entreprises, le développement d'un esprit d'expansion et d'organisation sans lequel les rapports entre le personnel et la direction des établissements, les rapports entre les usagers et les transporteurs, ne peuvent pas s'améliorer et s'assainir durablement.

Conclusion.

Ainsi la politique poursuivie, notamment, par le Ministère des Travaux publics et des Transports, afin d'améliorer le confort, l'équipement, le rythme des transports publics de voyageurs dans la région parisienne est en voie de se développer grâce à l'action constante des directions de ces entreprises, à l'intervention du syndicat des transports de la région parisienne où siègent côte à côte les représentants des collectivités locales et des Administrations Centrales, et à la volonté de coopération de l'autorité de tutelle. La mise en œuvre des progrès techniques exigera certes des moyens importants de tous ordres ; la simplification et la rationalisation administratives demanderont une incessante vigilance de la part des services intéressés ; la collaboration entre employeurs et employés dans le domaine social nécessitera un esprit de compréhension réciproque. Les éléments en sont réunis. Il n'y a pas lieu de douter que, conformément au vœu du législateur, ne soit pas satisfaite une telle ambition.

NOTE ANNEXE

1° Renvoi du I. — a), § 1° (*page 3*).

Il s'agit de :

— la modernisation d'un parc-ateliers pour le service de la voie ;
— du regroupement de deux centres-ateliers de l'entretien des bâtiments ;
— de la création d'un entrepôt hydrocarbures ;
— de la constitution d'un magasin central des imprimés ;
— de la suppression d'un atelier d'habillement.

2° I. — b) (*pages 4 et 5*).

On peut citer à titre d'exemples :

— la réalisation de trois prototypes d'autobus standards parfaitement adaptés au trafic urbain en voie d'achèvement ;
— la substitution d'appareils à éléments flexibles par des appareils à éléments rigides sur les voies pour permettre une plus grande vitesse des trains ;
— un système de régulation automatique mis au point par la Régie qui superpose à la signalisation d'espacements de sécurité une signalisation indicative renseignant à chaque station le conducteur sur la situation du train qui le suit ;
— la réduction du nombre des bureaux de vente des billets et la modernisation des bureaux de distribution pour en augmenter le débit, réduire le nombre des receveuses, diminuer les frais d'exploitation ;
— la simplification de l'appareil de contrôle ;
— l'amélioration des accès de 25 stations en 1961 ;
— les études en cours pour surveiller la sécurité dans les trains par des appareils de télévision.

J. O. n° 295
du 19/20 décembre 1960.

MINISTERE DES TRAVAUX PUBLICS ET DES TRANSPORTS

DECRET N° 60-1362 DU 19 DECEMBRE 1960 CREANT UNE COMMISSION MIXTE CHARGEE D'ELABORER LE STATUT DU PERSONNEL DE LA REGIE AUTONOME DES TRANSPORTS PARISIENS

Le Premier Ministre,

Sur le rapport du Ministre des Travaux publics et des Transports, du Ministre des Finances et des Affaires économiques et du Secrétaire d'Etat aux Finances,

Vu la loi modifiée n° 50-205 du 11 février 1950 relative aux conventions collectives et aux procédures de règlement des conflits du travail ;

Vu le décret n° 50-635 du 1er juin 1950 portant application de l'article 310 de la loi du 11 février 1950 ;

Vu l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959, relative à l'organisation des transports de voyageurs de la région parisienne ;

Vu le décret modifié n° 59-157 du 7 janvier 1959 relatif à l'organisation des transports dans la région parisienne ;

Vu le décret n° 59-1091 du 23 septembre 1959 portant statut de la Régie autonome des transports parisiens ;

Après avis du Conseil d'Etat (section des Travaux Publics),

Décrète :

Art. 1er. — Le statut du personnel de la Régie autonome des transports parisiens est élaboré par une commission mixte paritaire présidée par un fonctionnaire du Ministère des Travaux publics et des Transports et comprenant des représentants de la Régie autonome des Transports parisiens et des organisations syndicales les plus représentatives. La composition de la commission est déterminée par arrêté du Ministre des Travaux publics et des Transports.

Ce statut est ensuite délibéré dans les conditions prévues à l'article 6 du décret susvisé du 23 septembre 1959 et soumis à l'approbation du Ministre des Travaux publics et des Transports, du Ministre des Finances et des Affaires économiques et du Secrétaire d'Etat aux Finances, dans les conditions définies à l'article 6 du décret n° 53-707 du 9 août 1953 modifié par le décret n° 60-582 du 22 juin 1960.

Art. 2. — Sont abrogées toutes dispositions contraires au présent décret.

Art 3. — Le Ministre des Travaux publics et des Transports, le Ministre des Finances et des Affaires économiques et le Secrétaire d'Etat aux Finances sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret, qui sera publié au *Journal officiel* de la République française.

Fait à Paris, le 19 décembre 1960.

MICHEL DEBRÉ.

Par le Premier Ministre :

Le Ministre des Travaux publics et des Transports,
ROBERT BURON.

Le Ministre des Finances et des Affaires économiques,
WILFRID BAUMGARTNER.

Le Secrétaire d'Etat aux Finances,
VALÉRY GISCARD D'ESTAING.

Composition de la Commission mixte du statut du personnel de la Régie autonome des transports parisiens.

Le Ministre des Travaux publics et des Transports,

Vu le décret n° 60-1362 du 19 décembre 1960 créant une Commission mixte chargée de l'élaboration du statut du personnel de la Régie autonome des transports parisiens,

Arrête :

Article unique. — La Commission mixte du statut du personnel de la Régie autonome des transports parisiens présidée par un fonctionnaire du Ministère des Travaux publics et des Transports, est composée comme suit :

Les représentants de la Régie autonome des transports parisiens.

Deux représentants des syndicats relevant de la confédération générale du travail.

Deux représentants des syndicats relevant de la confédération générale du travail-force ouvrière.

Deux représentants des syndicats relevant de la confédération française des travailleurs chrétiens.

Par ailleurs, l'ensemble des syndicats autonomes et l'ensemble des syndicats indépendants de la Régie seront représentés comme suit à la commission susvisée :

Deux représentants pour l'ensemble des syndicats autonomes.

Un représentant pour l'ensemble des syndicats indépendants.

Fait à Paris, le 19 décembre 1960.

ROBERT BURON.

Paris. — Imprimerie des Journaux officiels, 26, rue Desaix.

Prix : 0,30 NF.